Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

21 501-33 **Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

Nr. 523 **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 10 februari 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 27 november 2014 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

– **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 november 2014 ter aanbieding van de geannoteerde agenda van de Transportraad van 3 december 2014 en van een voortgangsoverzicht van actuele Europese wetgevingsinitiatieven op het terrein van Infrastructuur en Milieu (Kamerstuk 21 501-33, nr. 514);**
– **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 november 2014 ter aanbieding van het verslag van de Transportraad van 8 oktober 2014 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 511);**
– **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 26 september 2014 ter aanbieding van het fiche Richtlijn uitwisseling informatie verkeersovertredingen (Kamerstuk 22 112, nr. 1913).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Azmani

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

kst-21501-33-523
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Bashir, De Boer, Van Dekken, Hachchi, Van Helvert en Hoogland,

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

Aanvang 10.02 uur.

De **voorzitter**: Goedemorgen. Welkom bij het algemeen overleg Transportraad van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. Van harte welkom aan de Minister van Infrastructuur en Milieu, alsmede de Staatssecretaris, de ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat via internet volgen. Ik spreek met de woordvoerders een spreektijd in eerste termijn af van welgeteld en precies vier minuten, met twee interrupties. We hebben afgesproken dat we beginnen met mevrouw De Boer, namens de VVD.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Misschien één opmerking voorzitter, als ik mag? We maken altijd een opmerking over «any other business», omdat de agenda namelijk nogal eens kort van tevoren wordt aangepast. Ik heb net vernomen dat de MH17 van de agenda van de Transportraad is afgevoerd. U mag er natuurlijk nog steeds met ons over debatteren, maar het staat niet meer op de agenda.

De **voorzitter**: Waarvan akte. Er is nog een mededeling van de Minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De Commissie zal ingaan op de laatste stand van zaken in het onderzoek naar de mislukte lancering van Galileo. Ik heb daar in de vorige Transportraad al iets over gemeld. Aangezien het onderzoek echter nog niet is afgerond, wordt alleen een schets van de status gegeven en vindt er nog niet echt een verdergaand debat plaats. Ook zal de nieuwe voorzitter van Letland aan het woord komen over zijn nieuwe ambities.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Vooraf vragen we enige coulance, want er is een heel scala aan onderwerpen dat voorbijkomt. We hebben weinig woordvoerders, dus het kan een beetje uitlopen. Mag ik daar vast voor waarschuwen?
Ik begin met het wegverkeer en transport en uiteraard het actuele onderwerp tol. Wat is de laatste stand van zaken? Gaat de Minister hierin met Oostenrijk concrete juridische stappen ondernemen? De ANWB heeft een voorstel gedaan om de uitwisseling van kentekens in elk geval niet mogelijk te maken zolang de wet discriminerend is. De vraag is: kan dit?
Eerder hebben we al aandacht gevraagd voor de rij- en rusttijden voor het wegtransport. Nu worden onze chauffeurs zwaar beboet in andere landen. De handhaving is nogal ongelijk. Elk land heeft zijn eigen handhaving. Moeten we daar niet meer eenheid in hebben? Er is nu een lappendeken van maatregelen; er moet een eenduidige interpretatie komen van de rij- en rusttijdenverordening. Gaat de Minister hier actie op ondernemen? Zorg dan in elk geval voor een adequate overgangsregeling, want het is acht jaar lang toegestaan en nu ineens niet meer. Creëer ook een compromis, bijvoorbeeld dat chauffeurs een weekend of de normale wekelijkse rusttijd wel in de auto mogen doorbrengen.
Een onverkwikkelijk probleem is de toenemende vluchtelingenstroom naar Engeland. Ik sprak laatst met een transporteur die voedingsmiddelen vervoerde. Er werd een verstekeling aan boord aangetroffen. Ten eerste

krijgt de chauffeur een enorme boete. Ten tweede kan de hele lading zo in de vuilnisemmer worden gekieperd, want het gaat om bederfelijke waar. Dat is natuurlijk onverkwikkelijk, want de overheden, Europa, Engeland en Frankrijk, doen daar zelf niets aan. De chauffeur krijgt de boete. We moeten dus eigenlijk goede afspraken maken over een verplichting waarbij de chauffeur wel controle heeft. Het is net als met inbraak. Je kunt je huis nooit optimaal beveiligen tegen inbraak; er wordt een keer ingebroken. Het is dus echt onverkwikkelijk dat de boetes voor onze chauffeurs zo hoog zijn. Gaat de Minister hier wat aan doen? Kan er een handhavingssysteem worden afgesproken waarbij de bal bij de overheden komt te liggen?

Dan ga ik verder met de luchtvaart, de Single European Sky. Ik heb begrepen dat er deze keer een klap op kan worden gegeven. Gaat dat deze keer ook lukken? Dan hoef ik daar inhoudelijk niet op in te gaan.

Ik kom op het spoor. Dat is een heel krachtenveld aan het worden. De Europese Commissie is namelijk voor opening van de markt, het Europees parlement is tegen. Vorige week spraken we met twee Europarlementariërs, van de ChristenUnie en het CDA, die in de Europese Transportraad zitten. Ook die zijn het onderling oneens. De een zegt dat we ons achter Frankrijk moeten verschuilen en de ander zegt van niet. Dat is dus een heel krachtenveld aan het worden. Hoe gaan we hier uitkomen? Wat nu enigszins onvermeld wordt gelaten in de notities maar wat ik wel belangrijk vind, is de technische pijler, de interoperabiliteit. We moeten de systemen op het spoor op elkaar laten aansluiten. Het is nu nog steeds zo dat je meertalig moet zijn. Kunnen we niet één taal afspreken? Ik begreep dat China voor 40 miljard euro een grote spoorlijn richting Europa gaat aanleggen. Wij kunnen echter binnen Europa de systemen nog niet eens op elkaar afstemmen. Daar moet echt haast mee worden gemaakt. Ik zou zeggen: voortgaan met de technische pijler van het vierde spoorpakket.

Dan kom ik op de TEN-T-subsidie. Ik ben het eens met de inzet om de governance niet uit handen te geven. Onze Europarlementariërs – althans van de ChristenUnie en het CDA – benadrukten dat we achterliepen met de TEN-T-aanvragen. Ik wil ze uiteraard niet van politiek bedrijven betichten, maar is het inderdaad zo dat wij achterlopen met die TEN-T-aanvragen? Tot 1 februari kunnen binnenvaartschepen, maar ook de locs op het spoor, nog TEN-T-subsidie krijgen. Moeten we niet als de gesmeerde bliksem bezig met subsidie aanvragen? Moeten we de sector daar niet bij helpen? Misschien weten ze het niet eens en subsidie aanvragen kan nog maar tot 1 februari. Ik wil daar heel graag een reactie op. Het gaat misschien buiten de Transportraad om, maar het is wel ongelofelijk belangrijk want anders lopen we geld mis.

Dan kom ik op de liberalisatie van de havendiensten. Loodsen worden uitgezonderd. Ik ben zelf laatst mee geweest. Het zou des VVD's zijn om te zeggen: moeten we niet toe naar het openbreken van de markt? Maar de veiligheid staat hier voorop. Ik heb zelf gezien dat het ontzettend belangrijk is, maar moet het dan niet ook voor de roeiers gelden?

Ik kom op de binnenvaart. De Europese Commissie neemt de regels over van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. De veiligheidsregels gelden dan alleen voor de Rijnvaart. Maar we hebben hier een- en andermaal gesproken over het feit dat de CCR daar ongelofelijk in aan het doorslaan is. Veilige en vrije doorvaart is goed en het is ook goed dat de Europese Commissie deze regels van de CCR een-op-een overneemt. Maar ik heb tegen de Europese parlementariërs gezegd: hoed u ervoor dat al die regels worden overgenomen waar nu onenigheid over bestaat. Ik wil aan de Minister dezelfde inzet vragen: prima om te zorgen voor een vrije en veilige doorvaart in Europa, in navolging van de Rijn, alleen hoed u ervoor dat we de regels overnemen waar nu discussie over bestaat. Dat voorbehoud wil ik hier wel heel duidelijk maken. Anders roeien we achteruit in plaats voor vooruit.

De **voorzitter**: Kunt u gaan afronden?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Mijn laatste punt gaat over de scheepvaart, over een technisch ding: MRV. De Minister weet vast waar dat over gaat. Het gaat erover dat we afspraken maken over de efficiency van schepen en over vervoersprestaties en dergelijke. Moet dat niet via de IMO, de Internationale Maritieme Organisatie, worden geregeld in plaats van dat we onze Europese scheepvaart zwaardere normen gaan opleggen? Moet dat niet wereldwijd worden geregeld? Ze komen namelijk van China hier binnenvaren.

De **voorzitter**: U moet nu echt afronden. U bent ruim over de tijd. U vroeg mij om coulance. Die heb ik betracht, maar slechts in eerste termijn, zoals u zult begrijpen.

De heer **Bashir** (SP): Mevrouw De Boer heeft echt heel veel vragen gesteld aan beide bewindspersonen. Ik vroeg mij af wat het nut is van al die vragen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het nut van de vragen is dat ik positieve antwoorden krijg en dat de Minister die als inbreng meeneemt naar de Transportraad. Daarnaast kon ik het niet nalaten om het hier toch te hebben over de TEN-T-subsidies. Er waren twee Europarlementariërs over de vloer die zeiden dat Nederland daarin achterliep. Het is dus belangrijk om dit overleg aan te grijpen om daar aandacht voor te vragen. Ik verwacht dus positieve antwoorden. En anders is het te doen gebruikelijk, zeg ik tegen de heer Bashir, dat er een VAO Transportraad wordt aangevraagd. Dat zou misschien vandaag nog moeten. De Kamer kan dan in een motie een richting van denken meegeven voor de Transportraad. Maar eerlijk gezegd verwacht ik in eerste instantie positieve antwoorden.

De heer **Bashir** (SP): Ik vraag dit omdat de vragen die mevrouw De Boer stelt, uiteindelijk leiden tot antwoorden en inzet, zou je denken. Maar beide bewindspersonen gaan bijna nooit naar de Transportraad. Mevrouw De Boer kan die vragen dus wel stellen, maar wat heeft het voor nut? Blijkbaar wordt er weinig mee gedaan op het moment dat de bewindspersonen er niet zijn. Dus wat hebben we aan de vragen van mevrouw De Boer?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik ken de mores op dit punt eerlijk gezegd niet, maar ik laat het graag aan de Minister en de Staatssecretaris over om uit te leggen wanneer zij wel en wanneer zij niet naar de Transportraad gaan. Er zullen op Europees niveau ongetwijfeld mores zijn. Die zullen ze hier van harte komen toelichten.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Misschien is die Transportraad een goed punt om mee te beginnen. Wij vernamen uit een landelijke krant dat de Minister en de Staatssecretaris zich zelden laten zien in de Europese Transportraad. Allereerst de vraag: klopt dat? Het is altijd goed om te vragen of het inderdaad klopt dat de bewindslieden er zo weinig zijn. Als dat zo is, waarom is dat dan? Natuurlijk begrijp ik dat de Minister en de Staatssecretaris veel meer te doen hebben dan alleen de Transportraad. Als ze echter zo vaak afwezig zijn, kun je je afvragen waarom we hier zitten te vergaderen en wat er met de inbreng wordt gedaan. Het is ook niet dat we niets belangrijks hebben. Neem bijvoorbeeld de Single European Sky; mevrouw De Boer haalde het ook al aan. De motie-De Rouwe is unaniem aangenomen. We zeggen dat we dat een topprioriteit vinden. Als we straks in 2016 voorzitter van de EU zijn, moeten we daar een klapper maken. Als we ons dan nooit bestuurlijk laten zien op een

Transportraad in Europa, vind ik dat een heel slechte zaak. Dus de vraag is: klopt die afwezigheid? En zo ja, waarom is dat dan zo?
Ik wilde ook de Duitse tol aanhalen. Ook het CDA vond het voorstel van de ANWB buitengewoon charmant. Volgens de ANWB hoeft de overheid voor naheffing van de tol geen kentekengegevens door te geven aan Duitsland. Er is wel een afspraak met Duitsland dat dat gebeurt na zware verkeersovertredingen. Daar is in de Europese richtlijnen een mooi nummer voor. Ik heb begrepen dat het voor de tol absoluut niet per se noodzakelijk is de kentekengegevens door te geven. Is dat zo? Stel dat Duitsland ze daarvoor niet mag gebruiken, dan vindt het CDA het zeker de moeite waard om erover na te denken dat ook niet te doen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Eigenlijk spoort de heer Van Helvert met zijn oproep – zo interpreteer ik het dan even – de Nederlandse overheid aan om in elk geval Duitsland niet in de gelegenheid te stellen zijn wetgeving na te komen. Maar de vraag is of hij wel eens in Frankrijk of in Portugal of in andere Europese landen is geweest? Daar gebeurt die tolheffing ook. Wat is zijn principiële bezwaar tegen die tolheffing? Ik begrijp best dat het niet leuk is als je moet betalen. Dat is natuurlijk logisch. Ik kan ook wel zeggen dat het niet leuk is en vervelend, maar wat is nu het echte bezwaar om zo'n zwaar middel in te zetten en ons daartegen te verzetten? Daar ben ik nog even naar op zoek.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik heb voor de heer Hoogland het volgende bericht: als hij zich inzet voor de mensen in Nederland die het heel goed vinden dat we die tol moeten betalen, neem ik de volksvertegenwoordiging wel voor mijn rekening voor dat deel van de mensen die dat niet graag willen. Dit is een heel slecht voorbeeld van Europese samenwerking. Juist omdat we daarover goede afspraken hebben met Duitsland, vind ik dat een heel slechte zaak. Overigens ben ik het met de heer Hoogland eens dat we inderdaad niet alleen op Duitsland moeten schelden. We moeten ook kijken wat Nederland zelf doet. Als je kijkt naar de accijnzen, die langs de grens ook verschrikkelijk verhoogd zijn, met alle negatieve gevolgen van dien, hebben we nog heel wat bij onszelf te doen. Ik vind het dus een heel slechte zaak. We moeten het niet zomaar gelaten over ons heen laten komen. We moeten de mogelijkheden die we hebben aangrijpen om het Nederlandse welzijn, de Nederlandse welvaart op dat stuk te helpen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Omdat de heer Van Helvert niet echt antwoord geeft, kan ik hem alleen maar met een anekdote van repliek dienen. Laatst liep ik op het station in Amsterdam. Ik kwam een oud-collega tegen. Hij zei: je zit toch in de Tweede Kamer, voor het CDA? Ik antwoordde: zo populistisch ben ik toch niet? Ik denk dat dat alles duidelijk schetst.

De **voorzitter**: Ik heb geen vraag gehoord, maar de heer Van Helvert voelt zich aangesproken.

De heer **Van Helvert** (CDA): Wat is populistisch? Kijk eens naar de Romeinse senaat. Daar had je patriciërs die deden het op hun naam, op hun geld, op hun familie. En je had senatoren die niet alleen op het Forum liepen maar ook in de wijken van Rome. Zij vroegen wat de problemen waren en werden populisten genoemd. Op het moment dat je populist bent en bereid bent als je ooit echt een keer aan de knoppen zit, om diezelfde beslissing te nemen, kun je wat mij betreft niet populistisch genoeg zijn. In die zin vind ik het woord «populist» niet per definitie een slecht woord en het woord «patriciër» ook niet, maar beide hebben een negatieve kant. Ik hoor aan het geroffel dat de heer Bashir het met mij eens is. In Limburg zeggen ze dat als de SP je steunt, je moet gaan uitkijken. Ik weet niet of dat ook in Den Haag geldt.

De **voorzitter**: We noemen dat in het vervolg het «Van Helverisme».

De heer **Van Helvert** (CDA): Dank u wel, voorzitter. Ik sluit mij aan bij de woorden van mevrouw De Boer over de eenduidige interpretatie van de rij- en rusttijdenverordening. In de EU dreigt een lappendeken aan maatregelen. We hebben onze Limburgse Minister Frans Timmermans aan Europa afgestaan om regels weg te werken. Dit is denk ik een fantastisch voorbeeld waar de heer Timmermans zich voor kan inzetten. Ik verwacht voor 2017 een groot resultaat in Europa van deze voormalig Minister.
Nog heel even terug naar de tol, want daar waren we eigenlijk mee bezig voordat ik een fraaie interruptie te verwerken kreeg. De ANWB voorziet dat de Duitse overheid gebruik wil maken van de kentekens. Hoe kijkt de Minister daartegen aan? Ziet hij daar mogelijkheden en vindt hij het ook zo charmant als wij ertegen aankijken?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. In tegenstelling tot mijn buurman begin ik met een positieve noot, want over de Single European Sky zijn de Staatssecretaris en D66 het altijd hartgrondig eens. Ik zie de Staatssecretaris knikken. Ik zou bijna willen zeggen dat het een no-brainer is: 10% CO_2-reductie, 8 miljard kostenbesparing, kortere vluchttijden en dat allemaal door rechtdoor te vliegen in plaats van zigzaggend tussen militaire gebieden door, ondertussen bellend met 36 nationale luchtverkeersleiders. Gelukkig is er nu een politiek akkoord. Maar gaat dat ook wat uitrichten? Ik vraag dat omdat ik, net als de collega’s die hiervoor het een en ander erover hebben gezegd, graag vooruitgang wil zien op dit dossier. Gaat er daadwerkelijk iets veranderen met dit politieke akkoord, vraag ik aan de Staatssecretaris. Kan de Staatssecretaris de concrete afspraken, met planning, aan de Kamer sturen? In Nederland wordt nu al civiel-militair samengewerkt in de luchtverkeersleiding. Dat betekent: samen vanuit dezelfde toren. Neemt de Staatssecretaris dit voorbeeld mee naar haar collega’s in Brussel?
Voor D66 zijn twee zaken belangrijk bij de Duitse plannen voor tol. Ten eerste: geen rem op grensoverschrijdend verkeer door torenhoge kosten voor grensbewoners. Ten tweede: Europese afstemming, dus geen discriminerende maatregelen waardoor buitenlandse automobilisten veel meer moeten betalen. Welke kant gaat het nu op met de Duitse plannen? Wat heeft de Minister op dit punt als laatste besproken met haar Duitse ambtsgenoot? Als je iets verder rijdt dan Duitsland, heb je dikke kans dat je een ander tolsysteem tegenkomt of een vignet op je raam moet plakken. Wordt het niet eens tijd voor een Europese aanpak op dit vlak? Is de Minister bereid dit in Europees verband op te brengen?
Wij lezen dat Italië het vierde spoorpakket als prioriteit heeft gesteld. Hoe merken we dat, vraag ik de Staatssecretaris. Wat houdt die algemene oriëntatie precies in? Wat is de reden dat het voorzitterschap een afzonderlijke besluitvorming tussen de componenten beheer en markt-opening wil? Lees ik het goed dat dit voorstel niet kansrijk zal zijn?
De collega’s hebben het ook al gehad over de aanwezigheid bij de Transportraden. Afgelopen maandag konden we in De Telegraaf lezen dat beide bewindspersonen in de afgelopen twee jaar nog maar een keer bij de Transportraad zijn geweest. Als dat klopt, vind ik dat wel erg zorgelijk. Hoe goed de ambtenaar in kwestie ook mag zijn, het is een teken dat Nederland het niet belangrijk vindt. Dat leidt ertoe dat we minder voor elkaar krijgen. Terwijl het natuurlijk wel ergens over gaat, namelijk miljarden voor infrastructuur, de positie van Schiphol en onze havens. Ik heb daarom de volgende vragen. Klopt het bericht? Wat is de reden dat de Minister en Staatssecretaris zo weinig aanwezig waren? Maken zij die keuze zelf? Vinden zij dat het in Brussel wel met de ambtenaar in kwestie af kan? Of onderstrepen zij net als D66 het belang ervan om zelf erbij aanwezig te zijn? Kunnen zij vandaag duidelijkheid geven of ze voortaan

vaker bij die raden aanwezig zullen zijn? Over miljarden gesproken: gisteren ontvingen wij het Nederlandse wensenlijstje voor het overigens nog niet bestaande Europese steunpakket van 300 miljard. Hoe is dat lijstje tot stand gekomen? Zijn de bewindspersonen daarbij betrokken geweest? Wat gaat hier verder mee gebeuren?
Omwille van de tijd sluit ik af met de binnenvaart. Ik ben blij dat collega De Boer uitvoerig was, want dan kan ik mij bij haar vragen aansluiten.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik sluit mij op mijn beurt weer aan bij het laatste punt van mevrouw Hachchi. Een aantal vragen is al gesteld, dus die zal ik overslaan. Een aantal punten blijft nog open.
Ik wil graag beginnen met het vierde spoorpakket. De PvdA heeft daar een duidelijke mening over. De meningen in de Kamer verschillen overigens over dat spoorpakket. De Kamer heeft echter wel aangegeven er geen behoefte aan te hebben om vanuit Europa gedwongen te worden tot bepaalde keuzes op ons hoofdrailnet en in het openbaar vervoer. Is het een overweging om dit onderdeel aan te melden voor de REFIT-operatie van Juncker en Timmermans, zodat dit stuk wetgeving wordt geschrapt van de Europese agenda? Ik ben benieuwd hoe het kabinet ertegen aankijkt. Wij zelf zouden dat een goede zaak vinden.
Over de Single European Sky is al een aantal vragen gesteld. In aansluiting op wat collega's van CDA en D66 hebben gezegd, vraag ik of het niet aardig is om onder het Italiaanse voorzitterschap al stappen te zetten. Misschien is dat zelfs nog iets sneller dan de motie-De Rouwe, die we ook gesteund hebben. Wellicht kan dat al.
Wij hebben wat zorgen over hoe het nu loopt met de TEN-T-corridors. In Nederland doen we ons best om ze allemaal te realiseren. Je ziet in andere landen dat dat trager gaat. Wat is de inzet van de Nederlandse regering bij die verschillen? Er is nogal wat onenigheid over. Kan de Minister nog eens uitdiepen waar die onenigheid zit en met name ook aangeven of er voor de uitvoering van die corridors nog problemen liggen, want volgens ons zijn die er.
Ten aanzien van de Duitse tol sluit ik mij aan bij de vragen van D66. Is het niet tijd voor een wat meer Europese aanpak? Is de Minister bereid dat balletje eens op te gooien? Want nu is er tolheffing in Frankrijk, maar Portugal heeft weer een ander systeem. Zwitserland heeft het – dat is nog geen EU maar is wel dicht erbij aangesloten – en Duitsland start nu. In Nederland is de discussie over anders betalen en mobiliteit ook altijd gaande, dus graag de reflectie van de Minister daarop.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De belangen voor Nederland zijn groot op het gebied van de Transportraad en transport en vervoer. We hebben het bijvoorbeeld over het voorkomen dat ons hoofdrailnet aan buitenlandse staatsbedrijven wordt verpatst, opgeknipt en verkocht. We hebben het over de binnenvaart, die het loodje dreigt te leggen. We hebben het over wegtransport, de oneerlijke concurrentie. Kortom, de SP verwacht een maximale inzet van de Staatssecretaris en de Minister. Voorafgaand aan elk algemeen overleg Transportraad krijgen we keurig brieven met de inzet van het kabinet. Vervolgens blijkt dat de Staatssecretaris en de Minister nauwelijks hun gezicht laten zien in Brussel. Hoe kun je tegen de Kamer beweren dat je maximaal inzet, terwijl vervolgens blijkt dat je maar af en toen, een keer per jaar, naar Brussel afreist? Wij hebben dit punt al eerder aan de orde gesteld, uit mijn hoofd gezegd in 2012. Toen heeft de Minister toegezegd dat het beter zou worden en dat zij vaker naar Transportraden zou gaan. Dat blijkt dus niet het geval. Uiteraard hebben we vertrouwen in ambtenaren maar op het moment dat je onderhandelingen voert met andere landen, met andere bewindspersonen, moet je als Minister daar zelf aanwezig zijn om gewicht in de schaal te gooien. Graag een reactie en uitleg van beide bewindspersonen.

De SP-fractie is ontevreden over de vorderingen van het verzet tegen de nadelige gevolgen van het vierde spoorpakket. Wat is de reden dat de Staatssecretaris te weinig andere lidstaten kan overtuigen? Welke mogelijkheden zijn er nog om hierin succes te boeken? Is het een oplossing als de Staatssecretaris vaker naar Brussel gaat?
Ik kom bij de luchtvaart. Waarom lukt het niet om tot een Single European Sky te komen? Aan het vliegen in directe lijnen zitten veel voordelen voor de luchtvaartsector, maar ook voor het milieu. Welke lidstaten werken dit tegen? Wat is de reden daarvan? Verder is de SP benieuwd hoe het zit met de enorme tariefverhoging die Duitsland heeft doorgevoerd voor het gebruik van de luchtverkeersleiding. Is de Staatssecretaris hierover al in overleg met Duitsland en verwacht zij succes te boeken?
Het wegtransport in Europa heeft het zwaar door oneerlijke concurrentie, gesjoemel en het niet naleven van rapportageregels. Deze zaken komen nog steeds vaak voor in Europa. Wat is de reactie van de Minister en de Staatssecretaris hierop en wat gaan zij hieraan doen? Met enige regelmaat worden chauffeurs in andere Europese landen aangehouden omdat ze bijvoorbeeld geen code 95 op hun rijbewijs hebben, of er wordt altijd wel iets gevonden bij het bijhouden van de uren die zij rijden. Vorige week is in Italië nog een chauffeur aangehouden in verband met het ontbreken van code 95 op zijn rijbewijs. Is de Minister op de hoogte van deze problemen en wat gaat ze ondernemen om dit op te lossen? We hebben begrepen dat de Minister brieven in andere talen aan de chauffeurs meegeeft, maar dat maakt weinig indruk. Volgens berichten vanuit TLN (Transport en Logistiek Nederland) is alleen Frankrijk op de hoogte. Elders is het een en al gezeur, met als dieptepunt dat vorige week een chauffeur is aangehouden en niet meer verder kon. Graag een reactie hierop.

De vergadering wordt van 10.28 uur tot 10.37 uur geschorst.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik begin met het heetste hangijzer, de tol. Daar wordt internationaal het meest over gesproken. De Kamer heeft een aantal vragen gesteld, onder andere naar aanleiding van het ANWB-voorstel. Ik wil het echter wat breder trekken, want er zijn nog meer vragen gesteld over de stand van zaken van het overleg met de collega.
Ik begin bij het begin. Mag het dat Duitsland dit doet? Ja, dat mag. Elk land mag binnen de Europese kaders zijn eigen maatregelen vaststellen. De meeste landen in Europa kennen een vorm van beprijzing door middel van vignet, tol of kilometerheffing. De Europese Commissie heeft in 2012 een mededeling gepubliceerd voor het invoeren van vignetten en daar moet de beprijzing aan voldoen. Het Duitse voorstel bestaat eigenlijk nog niet, want het plan dat de heer Dobrindt heeft gepresenteerd, is het plan dat hij voorlegt aan de andere ministeries. Zij doen dat iets anders dan wij. Hij presenteert het, dan gaat het naar de andere ministeries, zij doen daar nog een woordje over en uiteindelijk wordt het meer definitief gepresenteerd aan de ministerraad, die dan besluit. De verwachting is dat het wetsvoorstel rond de kerst gereed zal zijn. We hebben nu echter al een goed beeld van wat er ongeveer in zal staan als er niet te veel verandert. Als Duitsland binnen de kaders van het Europese vignetbeleid blijft, dat door Kallas is vastgesteld, mag het in principe zijn plan invoeren. Wij weten nog niet of dat ook klopt. Wij hebben de Commissaris onlangs gevraagd om scherp te toetsen of dit past binnen de in Europees verband bestaande spelregels. Het gaat dan om non-discriminatie; er moet een andere keuze zijn dan alleen via tolwegen een land doorkruisen. Het mag dus niet leiden tot directe of indirecte discriminatie. Wat doe ik op dit vlak? Ik heb regelmatig contact met mijn collega. Al een paar weken na toetreding van de regering in Duitsland ben ik bij mijn collega op bezoek geweest. Deze plannen stonden immers in het regeerakkoord. Ik heb

aangegeven dat Nederland tegenstander is en dat we ons grote zorgen maken over de effecten in de grensregio's. We willen in elk geval dat de plannen op basis daarvan bij voorkeur van tafel gaan. Zo niet, dan willen wij dat ze in elk geval worden aangepast. Ik heb ook aangegeven dat Nederland niet schroomt om samen met Oostenrijk op te trekken om juridisch bezwaar te maken. We beginnen met Duitsland zelf, vervolgens gaan we naar de Commissaris en vervolgens kiezen we eventueel de juridische weg. Ik heb daarna nog regelmatig telefonisch contact gehad met mijn collega. Hij was hier vorige week uitgenodigd, maar dat kon aan zijn kant agendatechnisch niet doorgaan. Hij houdt mij wel steeds op de hoogte van nieuwe plannen. Een paar maanden geleden is hij bij mij geweest om uit te leggen hoe het er ongeveer uit zal gaan zien. Ik blijf daar elke keer dezelfde commentaren houden. Ik ben blij dat hij naar aanleiding van ons gesprek – zo heeft hij het ook aangegeven – in elk geval verandering in de plannen heeft aangebracht. Niet alle wegen vallen er meer onder, zodat de grensregio enigszins wordt ontzien. Ik blijf echter zorgen houden over de grensregio. Weliswaar heb je meer keuzes om wel of niet voor een tolweg te kiezen, maar wat gaat dat dan precies betekenen voor het onderliggende wegennet? Gaan mensen dan allemaal van de grote weg af naar het onderliggende wegennet? Die vragen heb ik hem gesteld. Het zijn eigenlijk nog steeds dezelfde vragen. Hoe moet dat nu lopen met het betalingssysteem? Wat gaat het betekenen voor het grensverkeer en de werkgelegenheid? Mensen wonen namelijk soms aan de ene kant en werken aan de andere kant. Als het wetsvoorstel er volgens verwachting rond kerst is, moet primair de Europese Commissie scherp naar het plan kijken. Ik heb de Eurocommissaris daar ook om verzocht. Op 3 december heb ik een gesprek met de nieuwe Eurocommissaris. Dit zal dan ook weer op de agenda staan. Ik wacht dan de zienswijze van de Commissie af en op basis daarvan bepaal ik mijn volgende stappen.
Wat kun je met het kentekenverhaal van de ANWB? Kan het zoals de ANWB voorstelt? Ja, want het kentekenreglement regelt inderdaad dat de RDW op verzoek van autoriteiten in andere landen gegevens verstrekt. Het moet dan wel gaan over gegevens met betrekking tot overtredingen in het kader van verkeersveiligheid, zoals snelheidsovertredingen of door rood licht rijden. Dat gaat dus niet specifiek over tol, maar wel over het handhaven van verkeersboetes. Het zou dus in principe kunnen. De volgende vraag is of je het wilt. Ik vind het allereerst te vroeg om te praten over het niet meewerken aan handhaving van Duitse wetgeving. Het Duitse voorstel moet nog worden gepresenteerd. De Commissie moet zich er nog over uitspreken. We moeten als land eerst de juridische weg bewandelen. In algemene zin is het saboteren van wet- en regelgeving van een buurland door niet mee te werken aan de handhaving een heel vergaande stap. Nogmaals, ik wil daar nu geen uitspraak over doen. We kijken eerst of het voorstel komt, hoe het eruitziet, wat de Commissie ervan vindt, of het voorstel het haalt, wat volgens ons de juridische mogelijkheden zijn en wat onze politieke mogelijkheden nog zijn om daarin aanpassingen te bewerkstelligen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik begrijp van de Minister dat zij het te vroeg vindt om zich ervoor uit te spreken om het idee van de ANWB nu op te pakken. Begrijp ik daar ook uit dat de Minister het ook te vroeg vindt om zich per definitie ertegen uit te spreken om het ooit op te pakken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat doe ik nu ook niet, omdat ik mijn opties open wil houden. Tegelijkertijd geef ik wel een belangrijk signaal af door te zeggen dat dit niet iets is waar je zomaar naar grijpt. Dan moet er iets komen te liggen waardoor we ons zo in de hoek voelen gezet dat er ook niets anders overblijft. Tot nu toe zijn wij de eerste om het vingertje te heffen als andere landen onze wet- en regelgeving niet

handhaven. Dat zijn heel andere discussies en daar gaan heel andere commissies over, dus het heeft in principe niet mijn voorkeur. Tegelijkertijd ligt het er net. Ik ken nog niet alle voors en tegens en mogelijkheden. Je kunt ook zeggen: zolang het niet in wet- en regelgeving zit, doen wij het niet. Daarmee heb je dan een enigszins vertragend effect. Ik kies er echter voor om gewoon de weg van goed politiek overleg te bewandelen, eventueel een juridische weg, en om niet in eerste instantie naar een plan te grijpen waarbij je niet meewerkt aan handhaving van de wet- en regelgeving van buurlanden. Volgens mij kunnen ze er dan ook op ons vlak een paar verzinnen, waar wij dan weer heel erg last van krijgen. Ik hoop dat het CDA het daarover met mij eens is.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik ben blij dat de Minister zegt dat zij zich er niet per definitie tegen uitspreekt en natuurlijk eerst kijkt hoe het anders kan. Het is goed dat we ons niet, zoals de heer Hoogland namens de PvdA net wilde, als een mak schaap richting de slachtbank van Duitsland laten leiden, maar dat we bereid zijn om te vechten voor de belangen van onze inwoners. In die zin heb ik alle begrip daarvoor.

De **voorzitter**: Ik hoor geen vraag.

De heer **Van Helvert** (CDA): Is de Minister dat met mij eens?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat verhaal over makke schapen kan ik niet met de heer Van Helvert delen. Ik weet niet waarmee ik het volgens hem eens moet zijn. Ik vind het in elk geval belangrijk dat wij ons in internationaal verband netjes gedragen. Daarbij hoort niet het bewust saboteren van andermans wetgeving. Je kunt hoogstens grijpen naar een variant wanneer het nog niet in de wetgeving is opgenomen. Als de heer Van Helvert wil dat we daarop gaan handhaven, moeten eerst de in Europees verband geldende regels worden aangepast. Dat zou een variant kunnen zijn. Maar laten we gewoon bij het begin beginnen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Gaat de Minister ook met de andere omringende landen het gesprek aan, zodat je daar samen mee kunt optrekken? Ik ben blij te horen dat de Minister in gesprek is met de Duitse Minister Dobrindt. Wat is eigenlijk zijn reactie op de bezwaren van Nederland? Begrijpt hij die? Moeten we inderdaad niet tot een eensluidend systeem komen dat voor alle landen van toepassing is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wilde al ingaan op de vraag of je het niet in Europees verband aan de orde moet stellen. Mevrouw De Boer vraagt daar ook indirect naar. Zij vroeg wat de heer Dobrindt ervan vindt, omdat ik daar met hem over in gesprek ben. De heer Dobrindt heeft in zijn regeerakkoord een expliciete opdracht gekregen om dit tolsysteem in te voeren. Hij zal dus altijd aangeven dat hij dat wil en dat hij het gaat realiseren. Als ik dat als Minister als opdracht meekreeg, zou ik dat natuurlijk ook doen en niet bij het eerste het beste bezwaar van een buurland zeggen dat we dan maar een belangrijk onderdeel uit ons regeerakkoord schrappen. Hij staat verder wel open voor onze commentaren. Mijn hoofdbezwaar waarom ik dit niet wil, is dat we een mêlee aan systemen krijgen. Daar kan de heer Dobrindt niet zo veel aan doen. Vervolgens zijn er mijn onderliggende bezwaren. Het mag niet discriminatoir zijn; er moet een mogelijkheid zijn om over andere wegen te rijden. Dit mag in de grensregio's niet het probleem veroorzaken dat mensen die aan de ene kant wonen en aan de andere kant werken, hier onterecht – ik kan beter zeggen: onevenredig – last van krijgen. En er is nog een aantal andere bezwaren over uitvoerbaarheid, enzovoorts. De heer Dobrindt heeft wel geprobeerd om rekening te houden met die laatste punten. Hij is

uiteindelijk met een ander voorstel gekomen om niet op alle wegen tol te heffen en het onderliggende wegennet uit te zonderen. Zijn voorstel is om het op een andere manier te financieren en het daardoor makkelijker te maken. Dan nog blijft mijn bezwaar bestaan dat het in Europees verband niet handig is als iedereen een ander tolsysteem hanteert. Het is niet alleen complex voor de vakantieganger – dan kun je nog zeggen dat je er één keer per jaar op voorbereid moet zijn – maar vooral voor de transportsector, als elk land een ander vignet heeft of een andere betalingswijze.
D66 vraagt mij vervolgens om dit in Europees verband aan de orde te stellen. In ons regeerakkoord, dat we ook nog hebben, staat dat we geen prijssysteem willen gaan invoeren. Ik zal er dus niet voor gaan pleiten om in Europees verband één systeem in te voeren. Ik kan er wel voor pleiten om in Europees verband geen systeem te hebben, waardoor je vrij verkeer van goederen en diensten hebt, zoals Europa ooit heeft betoogd.
Tot nu toe hebben we dit onderwerp niet op de agenda gehad. De tol staat nog niet op de agenda in de Transportraad, omdat het voorstel nog helemaal niet klaar is. Maar op het moment dat de tolheffing op de agenda staat, zal ik nadrukkelijk over die lappendeken spreken en de onwenselijkheid daarvan. Alleen wel vanuit een andere systematiek.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dan zijn wij het eens over de inzet: beter geen systeem dan die lappendeken. Dat moet ook de inzet zijn in de Transportraad. Ik ben heel benieuwd naar de terugkoppeling. Ik zou bijna nu al willen vragen of we ook een terugkoppeling kunnen krijgen over wat men er in Europees verband van vindt, want daar moet het ook plaatsvinden. Bilateraal zijn er contacten. Er zijn gesprekken over en weer. Het systeem is iets aangepast, maar misschien kan met vereende krachten nog wat prettige druk op Duitsland worden uitgeoefend in de Transportraad.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Natuurlijk zal er dan worden teruggekoppeld. Wij doen altijd verslag van de Transportraad op het moment dat het daar geagendeerd staat. Het is daar nu nog niet geagendeerd.
Nog even over het in Europees verband aan de orde stellen. Nederland hecht eraan dat tolheffing een nationale bevoegdheid blijft, anders wordt ons straks door een meerderheid een systeem opgelegd waar we zelf helemaal niet blij mee zijn. Dat kan ook heel erg verschillen. Wij zijn geen doorvoerland, maar een eindpunt. Het is dus wel van belang om die nationale bevoegdheid te behouden. Heel veel lidstaten hebben op dit moment een tolsysteem. Die moeten wel voldoen aan Europese afspraken als interoperabiliteit, dus de toegankelijkheid en communicatie, maar verder hebben ze de ruimte om per vorm te kiezen. Terugkoppeling komt er te zijner tijd als het op de agenda staat. We zullen dan vooraf hier weer debat hebben over welke coalities we dan gaan vormen met welke landen.

De heer **Bashir** (SP): Er is een prikkel voor landen om een tolsysteem in te voeren, omdat andere landen het doen, maar ook om buitenlandse automobilisten te kunnen belasten. Dat is echter bijna in strijd met het vrije verkeer, want daardoor moet je straks ofwel gaan betalen ofwel je hele voorruit volplakken met allemaal stickers. Is het geen oplossing om ons niet zozeer te verzetten tegen de tol als wel tegen het belasten van auto's met een buitenlands kenteken, opdat je wel binnenlands verkeer kunt belasten met tol, maar een auto met een buitenlands kenteken kan doorrijden zonder te betalen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het complexe is dat het non-discriminatoir moet zijn. Je mag dus niet voor buitenlanders wel heffen en voor binnenlanders niet. Maar andersom kan het dus ook niet, want dan heet het gewoon belasting. Dat doen wij: wij heffen belasting en

daaruit betalen we onze wegen. Het staat elk land vrij om op die manier het onderhoud en de aanleg van de wegen te doen. Dat gaat gewoon via de blauwe envelop.

De heer **Bashir** (SP): Maar dat zou je kunnen omzeilen door een beroep te doen op het voorkomen van dubbele belasting. In Nederland betalen heel veel automobilisten accijnzen, wegenbelasting, bpm. Dat is heel anders dan in andere landen. Die hebben hun belastingstelsel op een andere manier ingericht. Op het moment dat elk land zijn eigen burgers gaat belasten, voorkom je dat we alleen maar tolpoorten gaan inzetten om auto's met een buitenlands kenteken aan te pakken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik denk ook dat dit de aantrekkelijkste vorm is. Het geeft veel minder administratieve rompslomp als je het in een belasting heft in plaats van een specifieke prijs te vragen op de weg. Maar ja, de keuze om dat te doen is nu juist aan de landen. Wij doen dat niet. Wij betalen ons wegenstelsel via de belastingen. Dat geld gaat weer naar het Ministerie van Financiën en dat maakt het weer over naar ons, om het maar zo te zeggen. In andere landen kan dat ook prima. Mijn oproep is dus om dit via het eigen belastingstelsel te doen. Als je zegt dat je alleen maar tol mag heffen op binnenlandse auto's, kan dat niet in het kader van het non-discriminatiebeginsel.
Voorzitter. Ik wil graag iets zeggen over de regels rondom rij- en rusttijden. Zowel de VVD als de SP heeft mij gevraagd of ik voor een meer eenduidige interpretatie kan zorgen van de richtlijn voor rij- en rusttijden. Ik vind die eenduidige interpretatie van de regels rondom rij- en rusttijden heel belangrijk. Als ik met mensen uit de transportsector spreek, hoor ik welke knelpunten dat oplevert. Ik heb daarom begin juli met een aantal collega-ministers een verklaring ondertekend waarin wij de Europese Commissie oproepen om hier aandacht aan te besteden. Daar staan ook andere transportonderwerpen bij, niet alleen de rij- en rusttijden. Het is breder dan dat en betreft eigenlijk alle regels rondom transport. We willen een eenduidigere interpretatie van de uitvoering en handhaving. Die verklaring vormt voor mij de basis voor verdere inzet op dit dossier in Europa. Voor mij is dat heel belangrijk, net als voor de sector. Als je in elk land op een andere manier wordt beboet en aangesproken en als in elk land op een andere manier wordt gehandhaafd, leidt dat namelijk tot vreselijke onoverzichtelijkheid voor de transportsector.
De verstekelingen vormen ook zo'n issue. Het is mij inderdaad bekend dat er steeds meer illegale migratiestromen vanuit de zuidelijke lidstaten naar andere landen in het Schengengebied komen. Ook is mij bekend dat onze chauffeurs daar echt last van hebben. Zij worden niet alleen beboet als er per ongeluk verstekelingen in de vrachtauto worden gevonden, ze worden soms zelfs gedwongen of bedreigd om die mensen mee te nemen. Dat is natuurlijk een vreselijke situatie. Dit onderwerp ligt primair bij het Ministerie van Veiligheid en Justitie. Het is ook al onderwerp van gesprek in Europees verband. Misschien kan de commissie zien welke onderwerpen daar op de agenda staan. Op Europees niveau worden maatregelen getroffen om die georganiseerde illegale migratie te bestrijden. Dat is natuurlijk gewoon een ernstige kwestie. Ik ken ook de signalen van TLN. Ik was afgelopen zaterdag bij het TLN-jaarcongres en heb daar met mensen gesproken die dat in hun bedrijf hebben meegemaakt. Ik weet dat TLN daar gegevens over verzamelt. Er is nog een andere weg die we kunnen bewandelen, en die is dat TLN de signalen die het krijgt, doorgeeft aan onze Koninklijke Marechaussee. Wij zullen dat zelf ook nog aangeven, zodat de Koninklijke Marechaussee met haar collega's contact kan opnemen of onderzoek kan doen. Als er bijvoorbeeld in Groot-Brittannië Nederlandse chauffeurs worden aangehouden die illegalen in de truck hebben en daarvoor worden beboet, terwijl ze daar bijvoorbeeld niets aan

konden doen, kunnen we daar vanuit onze Koninklijke Marechaussee zelf onderzoek naar doen, zodat je niet helemaal alleen staat als chauffeur. We zullen dat dus doorgeven.
Ik wil overgaan naar TEN-T. Loopt Nederland achter in de aanvraag van TEN-T-projecten? Ik heb op die vraag vorige week in het overleg over het MIRT ook al antwoord gegeven, maar zal dat nog een keer doen. De afgelopen ronde hebben wij heel goed geboerd, want van de beschikbare 320 miljoen subsidie heeft Nederland 95 miljoen binnengekregen.
Ik denk dat dit een heel goede score is voor Nederlandse projecten of in bredere zin voor projecten met Nederlandse partners. Voor de volgende ronde, die tot eind februari loopt, zijn tientallen projecten in beeld. Dit zijn projecten die het Rijk zelf wil, maar ook projecten die bijvoorbeeld provincies of anderen willen. Wij praten er met hen over om ze te ondersteunen. De aanvragen moeten uiterlijk 26 februari 2015 ingediend zijn. Wij kunnen dus niet achterlopen. Ik heb begrepen dat niet alleen wij de aanvragen nog niet ingediend hebben, maar dat nog geen enkel land ze ingediend heeft. De periode is gewoon nog open en we zijn er actief mee aan de slag. Om de goede projecten te vinden en te bereiken, hebben we een centrale vraagbaak ingericht bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, de RVO. Op 29 oktober jongstleden is een nationale TEN-T/CEF-informatiedag georganiseerd voor potentiële aanvragers. Wat dat betreft staat het dus nog open en staan wij ook open voor goede ideeën en goede aanvragen. We hebben nog even de tijd. Ik herken absoluut niet het beeld dat we achterlopen.
Dan kom ik op de scheepvaart. De VVD vroeg naar de positie van de roeiers bij de liberalisatie van de havenverordening. De vraag was of zij net als de loodsen een speciale positie krijgen. Het is inderdaad zo dat lidstaten de loodsdienstverlening mogen uitzonderen van de marktordeningsbepalingen; dat heb ik de vorige keer al aangegeven. Op het verlenen van afmeerdiensten aan roeiers is het principe van vrije vestiging van toepassing. In de gemeentelijke havenverordening worden nu al eisen gesteld waaraan de dienstverleners hebben te voldoen. Tot nu toe verloopt de dienstverlening van de afmeerdiensten in Nederland naar tevredenheid. We hebben dus wel ruimte om daar een goede invulling aan te geven.
Er is ook gevraagd naar de CO_2-reductie en het MRV-systeem. MRV staat voor Monitoring Reporting and Verification. Alle lidstaten, dus ook de Commissie, hebben een voorkeur voor een mondiaal monitoringsysteem dat opgesteld wordt via de IMO. De onderhandelingen over MRV verlopen heel traag. Het voorstel voor de verordening dat nu voorligt – het ligt overigens in de Milieuraad voor en niet in de Transportraad – kan als voorbeeld dienen voor een mondiaal systeem. Zo kunnen de bijdragen aan de totstandkoming van het IMO-monitoringsysteem worden geregeld.
De vraag is nu of de Commissie de regels van de CCR overneemt. Er wordt gevaar gezien in het moeten kunnen uitzonderen van de regels waar nu onenigheid over is. De Commissie neemt in haar voorstel voor een nieuwe richtlijn over technische eisen voor binnenvaartschepen niet zomaar de regels van de CCR over. Ik denk dat dat heel belangrijk is. We hebben het hier heel vaak over gehad. Het betreft een harmonisatie van twee bestaande reglementen die nu inhoudelijk al nagenoeg gelijk zijn. Het voorstel bevordert in ieder geval de rechtszekerheid voor Nederland en wij staan dan ook achter het streven. In 2013 hebben we dat aan de Kamer meegedeeld in het BNC-fiche over de nieuwe technische richtlijn. Bestaande overgangsbepalingen zullen blijven bestaan, maar de harmonisatie zal niet tot gevolg hebben dat bestaande schepen met nieuwe eisen zullen worden geconfronteerd. Dat was voor ons heel belangrijk. Door diverse partijen is hiernaar gevraagd.
Ik kom nu op het onderwerp van onze aanwezigheid. De vraag is of het klopt dat wij weinig aanwezig waren de afgelopen twee jaar, waarom dat zo was en of we voortaan wel aanwezig zullen zijn. Het klopt dat wij er niet

altijd bij zijn, maar de getallen zijn iets anders. Er is vier keer per jaar een Transportraad en er is twee keer per jaar een informele Raad. De afgelopen twee jaar, die in het artikel als voorbeeld zijn genomen, zijn wij vier keer aanwezig geweest. Gaat het daarom? Nee, wat mij betreft gaat het om het resultaat. Dat is de afgelopen jaren goed geweest; daar zit het hem dus niet in. Hoe werkt het precies bij ons? De PV (Permanente Vertegenwoordiging) adviseert ons op basis van de agenda of het al dan niet noodzakelijk is aanwezig te zijn. Wij maken natuurlijk zelf nog altijd de afweging. Ik houd altijd vrij voor deze dagen. Dit jaar was het in twee gevallen niet mogelijk om te gaan. Op de ene dag was het Prinsjesdag en op de andere was ik op een buitenlandse reis. Maar in principe worden de data altijd vrijgehouden. Maar we moeten echt op basis van de agenda bepalen of het nuttig of noodzakelijk is om te gaan. De afgelopen twee jaar speelde er voor mijn eigen onderwerpen relatief weinig besluitvorming die echt politieke bemoeienis nodig had, behalve de APK, waarmee ik heel intensief bezig ben geweest. Onze Nederlandse standpunten waren eigenlijk al min of meer uitgedeald in circuits voordat de raden plaatsvonden. Vervolgens moet je de keuze maken of je een hele dag naar Brussel of naar Luxemburg gaat en dan maak je de keuze om niet te gaan. Met andere woorden: de besluitvorming in Brussel heeft mijn volle aandacht. Als het nodig is dan ben ik er, ik houd er ook altijd voor vrij, al is het soms niet mogelijk op Prinsjesdag of tijdens een buitenlandreis. Het is niet zo dat wij geen behoefte hebben om te gaan, maar het moet wel nuttig en noodzakelijk zijn. Dit jaar ben ik wel naar de informele Raad geweest, die de mogelijkheid biedt om veel vaker en langer met je collega's te spreken. Het is qua beleidsonderwerpen vaak veel armer, maar qua afstemming met je collega's over bepaalde dossiers is het belangrijk. Als je echt iets wilt, zoals met de tol, dan is er veel contact met de collega-minister en kan het direct besproken worden. Je gaat naar elkaar toe, hij naar mij, ik naar hem, en je spreekt elkaar regelmatig.
Met onze aanwezigheid in het vervolg is het totaal anders gesteld. Dat heeft niet zozeer met de agenda te maken, als wel met het feit dat wij binnenkort Europees voorzitter zullen worden. We hadden al afgesproken dat we vanaf de volgende Transportraad, op 3 december, in principe eigenlijk altijd aanwezig zijn omdat we onze agenda's moeten voorbereiden voor ons voorzitterschap. We zijn op 3 december zelfs beiden aanwezig, Staatssecretaris Mansveld en ik. Het is nu ook weer noodzakelijker om er te zijn. Hoeveel er op de agenda staat, hangt soms ook af van het voorzitterschap en van de eindtermijn van de commissariaten. De commissaris zit nu in zijn laatste periode en de voorzitters in de voorgaande periode hadden niet altijd evenveel baat bij het agenderen van onderwerpen als het spoor, omdat hun land een eiland is of om andere redenen. Sommige zaken waren onder bepaalde voorzitterschappen gewoon niet aan de orde. Er is nu een nieuwe Commissie en een nieuwe Commissaris en de ambities zijn natuurlijk weer sky-high. Er zullen ook een paar landen zijn waar wij zelf veel mee kunnen en willen doen. Dit had er al toe geleid dat wij ook voor volgend jaar volledig ingepland staan, onvoorziene omstandigheden daargelaten.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dat is een heel helder antwoord. Ik ben nog vrij nieuw hier, maar ik weet vanaf nu dus hoe dat gaat. Als ik het goed begrijp, schrijft een krant dat de Minister en de Staatssecretaris maar één van de elf keer daar geweest zijn, terwijl zij er tijdens de vier formele en de twee informele bijeenkomsten vier keer wel zijn geweest. Dat is de feitelijke situatie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit betreft de afgelopen twee jaar en de krant schrijft ook over de afgelopen twee jaar. Ik wil niet oordelen over de krant, want die mag zelf weten wat hij wel of niet schrijft, en ik weet ook niet wat de krant wel of niet bij elkaar optelt. Daar

kunnen misschien ook informele Milieuraden bij zijn, dat weet ik niet. In ieder geval hebben wij vier keer per jaar een Transportraad en twee keer per jaar een informele Raad. Dat zijn twaalf raden in twee jaar en van die twaalf zijn wij samen vier keer aanwezig geweest. Dat is inderdaad niet veel, zeg ik meteen. Wij zijn er inderdaad niet veel geweest. Ik ben de afgelopen tien jaar wel heel vaak geweest. Het is dus maar net de vraag wat je bij elkaar optelt. Maar dat doet er ook niet toe, het gaat er meer om wanneer je er wel bent en wanneer niet. De komende periode zullen wij er min of meer fulltime zijn en de afgelopen periode hadden we onze redenen om niet aanwezig te zijn, zonder de grip op de dossiers te verliezen.

De **voorzitter**: Ik denk dat de Minister wel afdoende antwoord heeft gegeven op de vraag of ze aan- of afwezig was. Omwille van de tijd ...

De heer **Bashir** (SP): Dat vindt u, maar dat vind ik niet en daarom heb ik een aanvullende vraag.

De **voorzitter**: Dat mag als u hem bondig stelt.

De heer **Bashir** (SP): De portefeuille Verkeer en Vervoer is in handen van twee bewindspersonen: de Minister van I en M en de Staatssecretaris van I en M. We hebben hier regelmatig een overleg over de Transportraad, waarin de Minister en de Staatssecretaris uitleggen welke inzet zij zullen hebben. Nu blijkt dat ze regelmatig niet aanwezig zijn op de Transportraad, natuurlijk met bijbehorend excuus. Wij vinden eigenlijk dat de Minister en de Staatssecretaris er altijd moeten zijn. Ik ben blij met de toezegging dat ze voortaan wel aanwezig zullen zijn, maar deze toezegging hebben we al eerder gekregen, namelijk in maart 2012. Ik heb het verslag erbij gepakt. Daarin zegt de Minister gewoon dat zij voortaan aanwezig zal zijn. Omdat zij die belofte dus eerder niet is nagekomen, vraag ik de Minister en de Staatssecretaris om voortaan in het verslag aan de Kamer op te nemen of ze wel of niet aanwezig waren en als ze niet aanwezig waren wat daar de reden voor was.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ga ervan uit dat altijd bekend is of wij wel of niet aanwezig zijn, maar ik vind het prima om dat ook in het verslag op te nemen, of te vermelden dat er een vertegenwoordiger van de PV was of een vertegenwoordiging van mijzelf of de Staatssecretaris. Nogmaals, wat mij betreft hoeven wij niet altijd live aanwezig te zijn. De Transportraad is niet de plek waar de dingen gedeeld worden. Dat gebeurt vaker voor dan tijdens de Raad zelf, behalve als een punt ter besluitvorming op de agenda staat en de landen allemaal nog hun besluitvorming open hebben. Dat is de afgelopen periode op mijn dossier niet of nauwelijks voorgevallen. De Kamer had bijvoorbeeld gedacht dat ik het toldossier daar zou doen, maar ook mijn collega Dobrindt is maar één keer aanwezig geweest en toen was ik er niet. Het zijn niet de momenten waarop je dit soort zaken met elkaar doet. Dat doe je vaak veel directer.
Ik zal in het verslag duiken om te zien wat er toen gezegd is en in welke context. Dat laatste is ook van belang omdat wij nooit aangegeven hebben dat wij er altijd zullen zijn, maar wel als het noodzakelijk is en van belang.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben het niet met de Minister eens. Wanneer zij daar is, kan er altijd iets ter tafel komen, ook al spelen er geen onderwerpen. Het kan zijn dat men elkaar tussendoor nog treft over andere onderwerpen. Voor Nederland staan er belangrijke zaken op de agenda. Nederland is een transportland en dan is het heel logisch dat je als Minister en Staatssecretaris daarbij aanwezig bent. De Minister en de

Staatssecretaris zijn daartoe ook aangesteld. Ik kan begrijpen dat ze bij hoge uitzondering niet aanwezig zijn, bijvoorbeeld vanwege privéomstandigheden, maar je hoort er gewoon te zijn. Wij vinden dat echt heel belangrijk. En niet alleen wij, ik hoor ook van mensen die met transport te maken hebben dat ze dit wel een aanfluiting vinden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan verschillen we daarover van mening. Dat geeft niet, dat kan gebeuren. Ik vind het zelf belangrijk dat je er bent op het moment dat er belangrijke beslissingen genomen worden, dat je er bent op het moment dat je belangrijke onderwerpen op de agenda hebt staan die werkelijk te beïnvloeden zijn. In de afgelopen periode stonden er gewoon heel veel onderwerpen op die ter kennisneming waren, die niet eens als bespreekpunt werden opgevoerd maar als een voortgangsverslag. Dan vind ik ook dat je prima de afweging kunt maken of je daarvoor bijvoorbeeld een hele dag naar Brussel of naar Luxemburg gaat. Andersom geldt ook dat het altijd goed is om je collega's te ontmoeten en te zien. Die moeten er dan natuurlijk ook wel zijn. Zij maken in zo'n eindperiode vaak ook eenzelfde afweging over waar ze wel en niet bij zullen zijn. Het is niet zo dat iedereen daar altijd fulltime aanwezig is. Het is altijd een beetje een afweging.
Nogmaals, de komende periode is voor ons heel belangrijk. Wij hadden al aangegeven dat we er dan ook op volle sterkte zullen zijn om alle dossiers te kunnen voorbereiden in het kader van ons voorzitterschap.

De **voorzitter**: Ik ga ervan uit dat u ongeveer alle vragen van de Kamerleden hebt beantwoord.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is nog één vraag over het lijstje van de heer Juncker. Mevrouw Hachchi van D66 vraagt hoe de wensenlijst tot stand is gekomen. Minister Dijsselbloem heeft gisteren een brief gestuurd waarin wel een aantal onderwerpen genoemd worden, maar dat is nadrukkelijk nog geen wensenlijst of lijst met voorstellen. Het wachten is eigenlijk op de concrete voorstellen van de Commissie. Wij hebben, op basis van reeds bestaande projecten of projecten die heel logisch lijken, alvast een soort indicatie gegeven. Het kan gaan over delta-investering of ITS (Intelligente Transportsystemen) of alternatieve brandstoffen, maar het is echt een indicatie en het is nog niet een concrete wensenlijst. De concrete lijsten zullen natuurlijk in samenspraak met de overige kabinetsleden gemaakt gaan worden. Het is op deze manier gelopen omdat in het kader van de Ecofin-Raad was gevraagd om welke projecten het zou kunnen gaan.
Dit waren wat mij betreft de antwoorden op de vragen.

De **voorzitter**: De heer Bashir heeft nog een vraag gesteld over code 95.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb een vervolgvraag over wat de Minister net gezegd heeft. Kan de Minister nog een doorkijk geven naar het verdere verloop van het traject en het tijdstip waarop de Kamer meer te horen gaat krijgen over concrete projecten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat weet ik niet, want de lead ligt bij de Minister van Financiën. Misschien heeft hij dat ook wel in zijn brief staan. Het pakket van 300 miljard – daar moet ik altijd even op wijzen – is op zich niet een nieuwe onbelegde 300 miljard van de Commissie. Het zal veelal gaan om het hergroeperen van reeds bestaande budgetten. Zo'n TEN-T zou daar bijvoorbeeld ook onder kunnen vallen. Vervolgens wordt er in de markt privaat geld aangetrokken. De matching hiervan met een grote rol voor de EIB (Europese Investeringsbank) maakt het aantrekkelijk. Dat is wat ik weet, maar in welke termijnen dat gaat gebeuren kan ik hier nu niet zeggen.

Ik had de vraag over code 95 gemist, maar ik neem aan dat gevraagd is hoe het verder moet met de regels rondom de oudere chauffeurs. Ik ken het probleem uit mijn hoofd. Ik heb er zaterdag op het TLN-congres ook wat over gezegd. Nederland had het als enige land zo geïnterpreteerd dat de oudere chauffeurs geen herexamen meer hoefden te doen en niet opnieuw een bewijs hoefden aan te vragen. Na een aantal jaren heeft de Europese Commissie gezegd dat wij dit niet hadden mogen doen. Wij hadden net als de andere landen gewoon streng moeten zijn en ook de oudere chauffeurs opnieuw moeten scholen. Wij moeten dit nu zo snel mogelijk gaan invoeren. Er is een deadline gesteld. In hun ogen hebben we het heel erg lang getraineerd. Ze vinden dat we nu de deadline moeten halen. Natuurlijk ga ik aan de slag om te bekijken of ik mij aan de spelregels kan houden, maar ik neem ook de tijd om te bekijken of er uiteindelijk zo min mogelijk mensen hinder van zullen ondervinden.

De **voorzitter**: De heer Bashir is door zijn interrupties heen. Misschien kan hij hierop terugkomen in tweede termijn, die overigens heel kort zal zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. De vragen over de aanwezigheid zijn aan mij en de Minister gesteld. Ik sluit mij aan bij de beantwoording door de Minister. Wij hebben er ook over gesproken naar aanleiding van het onderwerp. Ik heb een brede internationale portefeuille, die verder gaat dan alleen het spoor. Deze bevat ook luchtvaart, milieu en klimaat. Je komt bij de onderwerpen collega's tegen – eigenlijk all over the world – en het is belangrijk dat je op de juiste momenten goede invloed uitoefent en zo effectief mogelijk bent. Ik ben me er zeer van bewust, zeker binnen mijn portefeuille die voor een groot deel ook wetgeving en regelgeving buiten Nederland kent, dat dit van groot belang is.
Mij zijn vragen gesteld over twee onderwerpen. Ik begin met de status van het vierde spoorpakket, waar mevrouw Hachchi naar vroeg. Tijdens deze Transportraad zal geen besluitvorming plaatsvinden over de voorstellen over marktopening en het beheer van de spoorinfrastructuur. Het voorzitterschap brengt een voortgangsverslag voort, wat geheel aan de voorzitter is. Op 8 oktober jongstleden heeft in de Transportraad voor de eerste maal een politiek debat plaatsgevonden over de marktpijler van het vierde spoorpakket. Mijn inzet heb ik besproken en als zodanig ingebracht in de Transportraad. Ik heb inmiddels ook een aantal collega's bilateraal gesproken hierover. Je ziet dat de meningen over het vierde spoorpakket echt erg verdeeld zijn binnen Europa. Sommige landen hebben niet op het hele pakket, maar wel op onderdelen uitgesproken posities ingenomen, maar andere landen helemaal niet. Ik heb benadrukt dat Nederland ten aanzien van de marktopening eigen keuzes wil blijven maken, want de komende jaren zetten we in op de langetermijndoelen van de langetermijnspooragenda binnen de bestaande marktordening met onderhandse gunning van een concessie aan de NS. Via scherpe sturing en regie wil ik de kwaliteit en de efficiëntie van het spoor verhogen. In Brussel concentreer ik mij op vier hoofdpunten. Het eerste is het behoud van de mogelijkheid voor lidstaten om concessies onderhands te gunnen. Het tweede hoofdpunt is verlenging van de voorgestelde overgangstermijn voor de afschaffing van de lopende onderhands gegunde concessies, zoals de termijn voor de nieuwe hoofdrailnetconcessie. Ik wil dat deze gerespecteerd blijft tot 2025. Het derde hoofdpunt is voorkomen dat een hoofdrailnet opgeknipt wordt als gevolg van de introductie van een maximumomvang van concessies. Ik denk dat altijd gekeken moet worden naar hoe zo'n net eruitziet. Ik heb mijn Franse collega het voorbeeld gegeven van Parijs, dat je ook niet opknipt in zes stukken. Daar schrok hij van, dat was voor hem toch wel een raar idee. Je ziet dan dat de mogelijkheid van opknippen erg afhangt van de vorm van het net op bepaalde plekken. Het vierde hoofdpunt is uitstel van de ingangsdatum

van de open toegang tot infrastructuur – dat is nu 2019 – zodat invoering van de open toegang niet gaat conflicteren met de looptijd van onze eigen concessie.
Voor de meeste punten is in Europa geen blokkerende minderheid te vinden. Wel zie je dat het gewicht van de kritische landen, waaronder Nederland, zodanig is dat aanpassingen in de voorstellen noodzakelijk zullen zijn. Ik verwacht ook dat die zullen plaatsvinden, zeker in een richting die bij Nederland past. Ook de kritische opstelling eerder dit jaar van het Europees parlement – u kent de reacties daarvan – zal hierbij helpen. In ieder geval lijkt er vooral steun te bestaan voor het respecteren van de looptijd van de bestaande concessies en dus voor verlenging van die voorgestelde overgangstermijn, die nu nog op 2022 staat. Voor uitstel van de ingangsdatum van open toegang in 2019 krijgt Nederland op dit moment echter heel weinig steun. Je ziet dat het per onderdeel van het voorstel verschilt. Er is een impact assessment gedaan met de vraag wat dit zou betekenen voor Europa. Gezien de heftige reacties van het Europarlement en ook de verdeeldheid van de lidstaten heb ik in de Transportraad aangegeven dat bij mij heel sterk de wens leeft om een impact assessment te doen als het voorstel er ligt. Als dat voorstel echt stevig geamendeerd gaat worden, ben ik wel heel erg benieuwd of het oorspronkelijke impact assessment nog houdbaar is en of we dan niet nog eens moeten bekijken wat de impact is van het definitieve voorstel. De onderhandelingen zijn nog in de open fase. Ik ben druk doende om actief potentiële medestanders te zoeken, niet alleen op het totale pakket, maar vooral ook op onderdelen ervan. Soms vind je medestanders die met totaal andere argumenten je medestander zijn, maar een ander belang dienen. We bewegen ons op dit moment in een spannend veld.
Mevrouw De Boer heeft vragen gesteld over de technische pijler van het pakket. Ik heb al eerder aangegeven dat ik er een warm voorstander van ben om de technische pijler tot een snelle afronding te laten komen. De marktpijler zal nog de nodige discussie geven. Mijn pleidooi hiervoor tijdens de afgelopen Transportraad kreeg veel bijval. Ik kan melden dat kort na die Transportraad het Italiaanse voorzitterschap is gaan onderhandelen met het Europees parlement en de Europese Commissie. Deze zogenaamde triloog heeft als inzet op korte termijn tot een akkoord te komen over de technische pijler. Met andere lidstaten blijf ik erop aandringen dat deze onderhandelingen zo spoedig mogelijk worden afgerond, want ik denk dat de spoorsector, en in het bijzonder het goederenvervoer, sterk gebaat is bij duidelijkheid over de technische pijler op korte termijn. Het zou een aantal dingen enorm kunnen vereenvoudigen en versnellen. De sector zal een snel akkoord over de technische pijler ook verwelkomen.
Mevrouw De Boer heeft ook gevraagd of de technische pijler in taalharmonisatie voorziet. De technische pijler voorziet niet in harmonisatie van taalregimes. Dit blijft een verantwoordelijkheid van de nationale infrabeheerders. Harmonisatie van taalregimes ligt ook uitermate gevoelig bij sommige landen, zoals Frankrijk.
Mevrouw Hachchi heeft gevraagd wat de algemene oriëntatie inhoudt en hoe kansrijk de wens van het Italiaanse voorzitterschap is om het pakket op te splitsen. Ik heb net al aangegeven dat er geen besluitvorming voorligt. Ook heeft het Italiaanse voorzitterschap afgezien van het splitsen van de marktpijler. Letland wordt nu voorzitter, daarna komt Luxemburg, waar wij een drielandschap mee vormen, en daarna komt Nederland. Het is dus erg belangrijk dat we steeds onze positie blijven bepalen. Wat wil Nederland en hoe gaan we daarmee om op weg naar ons eigen voorzitterschap?
De heer Hoogland van de PvdA heeft gevraagd naar het voorstel over marktopening voor het REFIT-programma. De REFIT gaat primair over bestaande regelgeving. De discussie hierover is net gestart. De positie van Nederland is hierin duidelijk en wij lobbyen maximaal om steun bij andere

lidstaten te vinden. Juncker heeft aan Commissaris Bulc opdracht gegeven om het vierde spoorpakket af te ronden. Ik acht het dus niet kansrijk dat het vierde spoorpakket meegenomen zal worden in het REFIT-programma.
Ik moest toch glimlachen om de woorden van mevrouw Hachchi over Single European Sky. Een no-brainer. Als je naar Single European Sky kijkt, denk je toch heel snel: wat kan nou de barrière zijn als je naar de inhoud kijkt? Tegelijkertijd zie je dat het ook heel spannend is voor veel landen, want zij vragen zich af of er nog wel voldoende over hun land wordt gevlogen, wat de inkomstenderving is voor een land, hoe we dat gaan doen met de luchtverkeersleiding en allerlei effecten die optreden. Het doel is voor iedereen helder en het woord «no-brainer» heel duidelijk. Tegelijkertijd zie je dat er enorm veel spanning zit tussen landen die zich afvragen wat het nu allemaal gaat betekenen. De kunst is toch om het doel voor ogen te blijven houden en te bekijken of we er gezamenlijk uit kunnen komen, want we hebben inderdaad gewoon een gezamenlijk belang. De Kamer weet dat ik een groot voorstander ben van Single European Sky. De motie van het CDA tijdens de begrotingsbehandeling was klip-en-klaar, ik voel me er dus ook erg door gesteund. Mijn inzet heb ik met de Kamer gedeeld. Er ligt nu een voorstel in de Transportraad. Ik heb begrepen dat men er gisteren uit is gekomen. Een politiek akkoord is mogelijk, zoals het er nu naar uitziet, maar er blijft wel een klein geschil bestaan over Gibraltar. Men is daar niet uit en het wordt aan de Raad voorgelegd. Ik zal alles doen wat ik kan om te bekijken of we het Verenigd Koninkrijk en Spanje hierin stappen kunnen laten maken, want het is van groot belang dat dit nu voortgaat. Ik begrijp dat de emoties over Gibraltar wellicht hoog op kunnen lopen, maar uiteindelijk moeten we toch het grotere belang in het oog houden. Ik denk dat met Single European Sky 2+ een belangrijke stap is gezet. Er wordt ook serieus werk gemaakt van de implementatie.
Mevrouw Hachchi vroeg of wij concrete stappen en planningen konden melden. Ik wil de Transportraad even afwachten om te zien wat er gebeurt, niet alleen tijdens de Raad maar ook in het circuit eromheen, zodat je toch wat voeling krijgt: gaan we dit met zijn allen doen of blijft er een spanning? Ik kan de Kamer dan ook laten weten wat de concrete stappen in de planning zijn. Wellicht dat ik dan niet naar tevredenheid antwoord, maar ik zal zorgen dat we de Kamer informeren elke keer als we daar stappen in zetten, want ik weet hoe de Kamer in dit onderwerp staat.
Mevrouw Hachchi heeft ook gevraagd naar de colocaties voor de militaire dienstverlening. Inderdaad worden er stappen gezet op Schiphol. Ik spreek er onder andere de LVNL regelmatig over. Ik heb de LVNL (Luchtverkeersleiding Nederland) zelfs recent nog hierover gesproken. We doen dit ook al decennialang in het MUAC (Maastricht Upper Area Control Centre). Inderdaad zijn dat precies de voorbeelden die ik meeneem naar Brussel of Luxemburg of waar we ook vergaderen om te laten zien hoe je verbetering in je prestaties kunt realiseren.
Ik heb net al een beetje aangegeven wat de belangrijkste hiccups zijn. Er zitten best complexe tegenstrijdige belangen in. De heer Bashir vroeg er ook naar. Ik denk dan aan de financiële aspecten, maar ook aan het samenvoegen van luchtverkeersdienstverlenende organisaties. Dat gaat niet gemakkelijk. Niet alleen de bedrijven die samengaan moeten stappen zetten, maar ook de verschillende landen. Ik beloof mevrouw Hachchi dat ik het woord no-brainer zal meenemen.
Ik heb al antwoord gegeven op de vraag naar concrete plannen en stappen. Ik vind het ook belangrijk de Kamer daarin mee te nemen.
Er is ook een vraag gesteld over de ATC-heffing (Air Traffic Control-heffing). Er zijn woorden als «vliegtaks» en «vliegtol» voorbijgekomen, maar dit is een andere situatie. Ik heb aangegeven dat de kostenverhoging die in de conceptplannen van de Duitse luchtverkeersleiding is

opgenomen, zeer onwenselijk is en niet in lijn met de Europese doelstellingen. Het past ook helemaal niet in het streven naar een Single European Sky en met name niet in het verbeteren van de kostenefficiëntie. Ik heb het signaal reeds laten overbrengen aan mijn Duitse counterpart. Ik ga ervan uit dat ik hem volgende week hierover spreek en marge van de Transportraad. Ik zie dat Duitsland wel aan het zoeken is naar een manier om ermee om te gaan en de kostenverhoging naar beneden bij te stellen. Ik zal volgende week duidelijk maken dat een stijging van 20% of meer voor Nederland niet acceptabel is. Het is natuurlijk wel zo dat de Europese Commissie hier haar oordeel over zal vellen. Ook daar zal ik het Nederlandse standpunt duidelijk maken.

De **voorzitter**: In de tweede termijn geef ik per woordvoerder een spreektijd van twee minuten.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik zal de onderwerpen staccato aflopen. De tol is inhoudelijk voldoende besproken. Mijn vraag is wanneer dat onderwerp dan wel op de agenda van de Transportraad komt. Misschien kan de Minister het agenderen voor de volgende keer, zodat we actief stelling kunnen nemen.
Ik snap dat het onderwerp verstekelingen ook een beetje bij V en J ligt. Ik maak me toch wel zorgen, want op dit moment gebeurt het gewoon nog steeds. Engelse en Franse autoriteiten beboeten gewoon maar door. Hoe kunnen we dit toch samen, ook met V en J waarschijnlijk, een halt toeroepen? En is dat ook aan de orde op de volgende Transportraad of kan er ook actief voor worden gelobbyd?
Ik ben blij dat Nederland niet achterloopt met de TEN-T-gelden. Sterker nog, ik heb de goede indruk dat we daar actief mee bezig zijn. Er is zelfs een open dag georganiseerd om zo veel mogelijk aanvragen te kunnen indienen.
Als je gaat googelen op MRV kom je uit bij Motoren Revisie Valkenswaard. Dat is inderdaad iets heel anders, want MRV gaat hier om het systeem dat met uitstoot te maken heeft. De Minister zei dat het traag verloopt, maar dat men misschien mondiaal het voorbeeld van Europa overneemt. Ik zou het eerder willen omkeren. Dat men het op Europees niveau alvast voorbereidt vind ik prima, maar de inzet moet zijn dat de IMO niet van tevoren dingen regelt op Europees niveau, want dan zouden we daarmee vooroplopen en onszelf een beetje uit de markt prijzen. Er moet een mondiaal level playing field zijn.
Wat betreft de CCR ben ik heel blij te horen dat de regelgeving niet van toepassing zal zijn voor de bestaande schepen. Ik ben heel blij dat die overgangsperiode er is, want schepen gaan ook tientallen jaren mee.
We verschillen inderdaad zeer van mening over de inzet van Nederland bij het vierde spoorpakket. Mag ik misschien een kleine noot plaatsen? Ik vind het minder erg als de Staatssecretaris daar niet bij aanwezig zou zijn. Maar goed, dat vinden we natuurlijk niet, natuurlijk moet ze aanwezig zijn. Ik ben in ieder geval blij om te horen dat de inzet er is voor de technische pijler, want die vind ik ontzettend belangrijk.
De taaleisen vallen misschien niet onder het taalregime, maar we zien wel graag verdere afstemming met Duitsland hierover. Ik weet dat de taaleisen die Nederland voorheen stelde al enigszins afgezwakt zijn. Dat was dus al een stapje in de goede richting.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de heldere beantwoording.
Wat betreft de Duitse tol en het idee van de ANWB is het goed is dat de Minister echt naar oplossingen zoekt om dit tegen te houden. De Minister heeft het CDA daarbij altijd aan haar zijde. Natuurlijk wordt eerst gezocht naar politieke oplossingen en komt daarna pas het zwaardere geschut. Het

is in ieder geval fijn dat de Minister het te vroeg vindt om te zeggen dat ze het bij voorbaat al niet doet. Dat vonden we zeer positief.
Ik heb een vervolgvraag over de verstekelingen. Er is een probleem tussen Frankrijk en Engeland, maar is het ook bekend of dergelijke problemen al in Nederland zijn gesignaleerd of is dat op dit moment nog niet aan de orde?
De motie over een Single European Sky, die ingediend werd door de CDA'er Sander de Rouwe, is unaniem gesteund. Het CDA blijft dat heel belangrijk vinden. Ik heb afgelopen dinsdag in het AO Luchtvaart al aan de Staatssecretaris gevraagd of we een stappenplan tegemoet kunnen zien. Ik heb het antwoord van de Staatssecretaris daarop gehoord. Het CDA denkt graag mee over hoe we er een succes van kunnen maken, zeker ook met het oog op het Nederlandse voorzitterschap. Daar willen we graag in meedenken. In die zin zien we dat dus graag tegemoet. We hebben ooit geleerd dat de herenboer in het feodale stelsel aan de molenaar belasting vroeg voor de lucht boven het land die de molen deed draaien. Datzelfde idee krijg je ook een beetje als je aan mensen probeert uit te leggen hoe het nu werkt in Europa. Naar dat feodale stelsel willen we uiteindelijk niet terug volgens mij.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Ik bedank beide bewindspersonen voor hun beantwoording. Ik heb niet geïnterrumpeerd tijdens de beantwoording van de vragen over de aanwezigheid bij de Transportraad, want als mijn collega Bashir zo'n vlammend betoog houdt over het belang om binnen Europa aanwezig te zijn en je zaken daar te regelen, dan kan D66 alleen maar genieten.
Ik heb nog één serieus punt voor beide bewindspersonen. De fractie van D66 vindt dat het uitgangspunt moet zijn dat je er gewoon altijd bent, zelfs als de agenda niet vol is, want dan is dat de kans voor Nederland om de agenda mede te bepalen en er onderwerpen op te krijgen die wij belangrijk vinden.
Het enige punt dat ik in tweede termijn nog wil aanstippen is Single European Sky. Ik dank de Staatssecretaris voor haar beantwoording. Ik vind het ook goed dat zij de term «no-brainer» gaat gebruiken. Ze gaf aan dat ze de Kamer gaat informeren als er iets te melden is. Ik zou deze toezegging iets steviger willen maken. Gezien het antwoord van de Staatssecretaris, waarin ze aangeeft dat ze de komende Transportraad een veel beter beeld gaat krijgen van de stand van zaken, vraag ik of ze de Kamer na deze Transportraad informeert over de concrete afspraken en de bijbehorende planning. Ik zie de Staatssecretaris al knikken. Als dit een toezegging wordt, ben ik heel tevreden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Om met een vrolijke noot te besluiten, of te beginnen in tweede termijn, moet ik zeggen dat de luchtbelasting voor het laten draaien van de molen me eigenlijk een beetje deed denken aan het voorstel van het CDA uit de tijd dat er belasting geheven zou gaan worden op het reizen naar je werk. Dat was de tijd van de forenzentaks, maar dit terzijde. Wij zijn vooral blij met de inzet van het kabinet om de invloed van Europa op het Nederlandse hoofdrailnet te beperken. We willen vooral zeggen: houd dat vast. Ik heb me ervan laten overtuigen dat REFIT niet de juiste weg is daarvoor. Wat ons betreft wordt vastgehouden aan de inzet en laten we de NS de komende jaren gewoon lekker op het hoofdrailnet rijden.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Inmiddels is over de aanwezigheid van de bewindspersonen wel genoeg gezegd. Ik sluit mij aan bij de woorden van mevrouw Hachchi daarover. Wij wachten de verslagen af en zullen zien of de toezeggingen deze keer wel gestand worden gedaan.
Vorige week is in Italië een chauffeur vastgehouden omdat er geen code 95 op zijn rijbewijs stond. Ik verwees al naar het feit dat het ministerie de

chauffeurs nu een briefje meegeeft met uitleg in verschillende talen. Frankrijk is op dit moment het enige land dat dit prima vindt, maar andere landen snappen niet hoe het nu werkt. Het zou het handigst zijn als het ministerie komende week even met verschillende landen een belletje pleegt om uit te leggen hoe het zit. Het is niet zo leuk voor chauffeurs om met deze onzekerheid de grens over te gaan. Vorige week is er dus iemand vastgehouden, zonder reden bleek achteraf. Het is heel vervelend en niet goed voor de chauffeurs en het zorgt alleen maar voor stress en onzekerheid. Dat moeten we gewoon voor zijn. Mijn vraag aan de Minister is of ze dat wil doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De eerste vraag was wanneer de tol wel op de agenda komt. Ik wijs er nogmaals op dat er eerst een voorstel moet zijn. Om die reden zal het sowieso niet de volgende keer op de agenda gezet kunnen worden. Ik wil er eigenlijk ook helemaal niet over praten, want de beste variant is dat die tol er nooit komt. Als er een voorstel is, moet de Commissie het toetsen op discriminatie en daarna kunnen we bekijken of, hoe en wanneer een Raadsdebat daarover wenselijk is. Dat is een heldere volgorde.
Gevraagd is of ik de verstekelingen aan de orde wil stellen in de Transportraad. Zoals ik al aangaf, neemt V en J het voortouw in dezen en vindt bespreking dus in de betreffende Raad plaats. Het is ook het meest zinvol om het compact bij V en J te houden. Ik begrijp van V en J dat er op Europees niveau een aantal maatregelen wordt genomen om de georganiseerde illegale emigratie te bestrijden. De vraag van het CDA was of het probleem ook in Nederland voorkomt. Ja, het komt ook in Nederland voor, het gebeurt niet alleen in Groot-Brittannië en Frankrijk, maar ook in Nederland. De Staatssecretaris van V en J is bezig met de plaatsing van een liaison van het Openbaar Ministerie in Rome en verscherpt toezicht door de Koninklijke Marechaussee en politie. Er is een landelijke samenwerkingsstructuur opgericht waarin de verschillende organisaties participeren: de Koninklijke Marechaussee, het Openbaar Ministerie, politie, de Immigratie- en Naturalisatiedienst, het COA en het Expertisecentrum Mensenhandel en Mensensmokkel. Hierdoor kan er ook sneller geanticipeerd worden op de secundaire migratie naar Nederland en de daarmee samenhangende problemen van mensensmokkel. Er is dus een intensief programma om dit te begeleiden. Specifiek voor de chauffeurs bood ik al aan – en dat zal ik ook aan TLN doorgeven – dat ze contact kunnen opnemen met de Koninklijke Marechaussee als zij ergens vastgehouden worden en ze het gevoel hebben dat dat ten onrechte is. Het is van belang dat wij hen vanuit Nederland kunnen begeleiden in het buitenland.
Dan kom ik op de code 95-vraag: wat gebeurt er als je in het buitenland wordt opgepakt en je zelf moeilijk kunt uitleggen wat er gaande is? Ik zal ervoor zorgen dat de chauffeurs een briefje hebben, maar ook dat de andere landen op de hoogte gesteld worden van het feit dat wij hierop weliswaar door de Commissie zijn aangesproken, maar nog even de tijd hebben om het te repareren. Ik zorg ervoor dat ze weten dat we de code 95-vakbekwaamheid voor de oudere chauffeurs nog niet hebben geregeld, maar dit zo snel mogelijk zullen doen.
Ik wil ook dat MRV op mondiaal niveau wordt uitgewerkt. Een van de redenen waarom we daarop sturen, is juist om de discussie in IMO-verband te bevorderen. Ik vind dan ook dat de EU MRV aangepast moet worden aan de afspraken die er in IMO-verband over gemaakt worden.
De VVD heeft opgemerkt dat de CCR-regelgeving niet voor bestaande schepen geldt. De opmerking van het CDA heb ik volgens mij ook geregardeerd.
D66 en SP spraken nog eenmaal over de aanwezigheid en de heer Bashir eindigde met de opmerking dat hij hoopte dat ik mijn toezegging nu wel

gestand zou doen. Ik heb gezegd dat wij de komende periode elke keer aanwezig zullen zijn, omdat het een heel belangrijke periode is in het kader van ons voorzitterschap. Maar dat hoeft niet te betekenen dat onze opvolgers voor eeuwig en altijd bij alle Raden aanwezig zullen zijn. Ik blijf erbij dat je gewoon een goede inschatting moet maken van nut en noodzaak en daarover verschillen we dan van mening.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wij vinden het prima dat MRV op mondiaal niveau wordt uitgewerkt. Ik lees wel dat er kennelijk toch afspraken zijn gemaakt gisteren. Ik lees nu op nieuwszender dat de nieuwe Europese regels over de registratie van CO_2-uitstoot medio volgend jaar zouden kunnen ingaan. Daar lijkt me een eerste belangrijke actie voor onze eurocommissaris Frans Timmermans op te doemen, want we gaan nu heel veel registreren. Dat is gewoon een administratieve verplichting. We zouden daar eigenlijk niet voor moeten zijn. We willen juist niet meer maar minder regels en bovendien bereiken we alleen met registratie op dit moment ...

De **voorzitter**: Wat is uw vraag, mevrouw De Boer?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wil het graag even opbouwen, dat is wel belangrijk.

De **voorzitter**: Er is beperkte tijd. Probeert u zo concreet mogelijk te zijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik zie dat we nog bijna twintig minuten hebben. De vraag is of we deze administratieve verplichting moeten willen. Dat is gisteren kennelijk wel besloten. Op dit punt ligt volgens mij een actie voor onze eurocommissaris, die zich inzet voor minder regels. Mijn vraag is of de Minister hierop wil aansluiten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan daar concreet op antwoorden. Als wij spelregels maken, moeten wij dat in mondiaal verband doen om ervoor te zorgen dat er een mondiaal level playing field is, maar ook in IMO-verband wordt het nut van informatie over brandstofverbruik en inzicht in de CO_2-emissies van vaartuigen erkend. In IMO-verband vindt men de CO_2-registratie dus ook van belang. Het is niet zo dat dit alleen in Europa gedaan wordt en dat het elders niet zou gaan gebeuren. Dan blijft nog de vraag staan of wij hiermee in Europa misschien verder zijn dan elders. Ik kan nog even uitzoeken of het mogelijk is om het een beetje gelijktijdig te laten verlopen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Mevrouw De Boer maakte een opmerking over taalregimes. Ik heb de Kamer dit jaar ingelicht over mijn inspanningen om het taalregime zo mogelijk te vereenvoudigen op het grensbaanvak, bijvoorbeeld bij Venlo. Wat mij betreft staat het behoud van veiligheid voorop.
Inderdaad zeg ik toe aan mevrouw Hachchi dat ik de Kamer na deze Transportraad zal informeren over de stappen en de planning en hoe dat proces er uit kan zien. Ik dacht dat ik dat al had toegezegd, maar bij dezen doe ik dat dan nogmaals. Ik zal daarna iedere keer de Kamer informeren als blijkt dat er aanpassingen zijn of als er iets spannends gebeurt op dit dossier.

De **voorzitter**: Dank u wel. Er zijn geen vragen meer aan de Staatssecretaris.
Er zijn twee toezeggingen gedaan.
– In de toekomst zal in de verslagen van de Transportraad worden aangegeven of de bewindspersonen er zelf bij aanwezig waren en zo nee, waarom niet.

– De Kamer zal na de Transportraad van 3 december worden geïnformeerd over de inhoud van het politieke akkoord over Single European Sky, het daarbij behorende stappenplan en de planning. We praten over één Europees luchtruim. Misschien is het wel handig om deze term in het vervolg te gebruiken.

Ik dank u allen hartelijk en sluit de vergadering.

Sluiting 11.44 uur.